Cena 10 zł

P

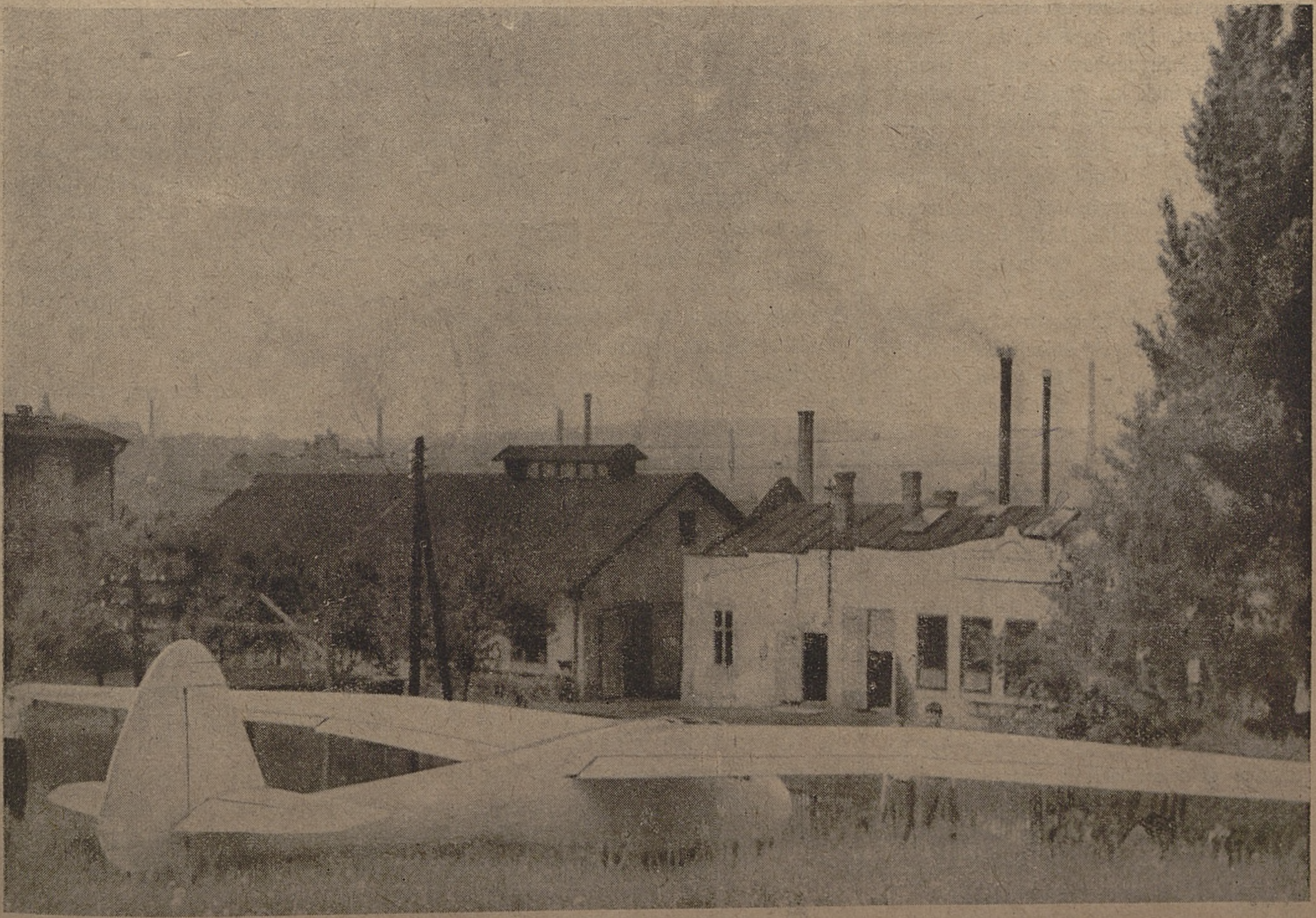
7 – 14
czerwca
1947

ROK II
Nr 23–(51)

SKRZYDŁA i MOTOR

TYGODNIK LOTNICZY DLA MŁODZIEŻY

„SĘP" OPUŚCIŁ WARSZTATY



Jest sposób

(m) Już dość dawno rozpoczął się sezon na szybowiskach. Ponad 40 ośrodków szkoleniowych i ćwiczebnych szybownictwa prowadzi wytężoną pracę szkoleniową. Napływ kandydatów niemal z każdym dniem wzrasta i wzrośnie jeszcze bardziej z chwilą zakończenia roku szkolnego.

Niestety pojemność szkół i ośrodków szybowcowych jest ograniczona, nic też dziwnego, że wielu młodych entuzjastów tego wspaniałego sportu nie będzie mogło zrealizować swych marzeń o lataniu w tym roku. Przykra to rzecz otrzymać odpowiedź odmowną w ogóle, a już nie ma bardziej przykrej od odmowy przyjęcia na kurs pilotażu.

Jest jednak sposób na rozwiązanie tego problemu. Bowiem sprawa wyszkolenia mas młodzieży garnącej się do latania jest nielada problemem, który do tej pory musi rozwiązywać Państwo, mające tysiące innych może ważniejszych. Sposobem tym jest, jak najszybsze zorganizowanie wielkiej ilości komórek Ligi Lotniczej.

Z chwilą, gdy Liga Lotnicza stanie się organizacją liczącą swych członków w miliony, drobne składki członkowskie urosną w dziesiątki milionów złotych i dzięki nim ten poważny dzisiaj problem zostanie rozwiązany.

Każde miasteczko otrzyma sprzęt szybowcowy i fachowe kierownictwo, tak, żeby młodzież i entuzjaści szybownictwa mogli niemal codzień uprawiać ten cudowny sport, tym bardziej, że wyciągarka uniezależnia szybownictwo od terenu.

Trzeba jednak już działać i nie zniechęcać się trudnościami. Trudności piętrzą się wszędzie tam, gdzie trzeba coś stworzyć nowego. Ale młodzież lotnicza potrafi z uporem łamać trudności, a ostatecznie zorganizowanie Koła Ligi Lotniczej to znowu nie taka trudna rzecz, tym bardziej, że już w szeregu miast wojewódzkich powstały Zarządy Okręgów Ligi Lotniczej. W najbliższych dniach zostanie oficjalnie ogłoszony w „Monitorze Polskim" Statut Ligi Lotniczej, zatwierdzony przez Radę Ministrów.

W tej chwili należy stanąć zwartym frontem i już nie zwlekając ani chwili, nie oglądając się na nikogo ani na nic, organizować Koła Ligi Lotniczej — te najmniejsze komórki wielkiego organizmu, jakim się stanie wkrótce Liga Lotnicza.

A kiedy cały kraj zostanie pokryty siecią kół Ligi Lotniczej — wówczas szkolenie mas młodzieży nie będzie przedstawiało trudności. Wówczas każdy robotnik, student czy syn chłopa będzie mógł korzystać z dobrodziejstw sportu szybowcowego, albowiem masowe szkolenie młodzieży i rozpowszechnienie idei lotnictwa jest głównym celem Ligi Lotniczej.

Myśmy zaczęli 13-go

Instr. B. NIEWIAROWSKI

My bydgoszczanie zaczęliśmy sezon szybowcowy właśnie 13 kwietnia. Była to niedziela — piękny słoneczny dzień. Gdy jechaliśmy pociągiem z Bydgoszczy do Fordonu i z daleka bieliły się wyłożone na zboczu trzy mewki — serca zabiły nam raźniej, twarze pojaśniały, a w środku zaczęło coś dziwnie rosnąć. To była chęć do czynu, to była radość, że znowu białe wysmukłe skrzydła szybowców zajaśnieją na starcie, że znowu będziemy latać.

Wrażenia tego nikt nie jest w stanie opisać, na to zabrakłoby słów — byłyby one zbyt suche i prozaiczne, by określić uczucia jakie ogarniają nas szybowników, gdy z daleka zobaczymy szybowce, gdy odetchniemy tym dla nas tak drogim powietrzem — powietrzem z lotniska.

Przestrzeń między dworcem, a hangarami przebyliśmy niemal biegiem. Wytoczenie wyciągarki i rozwinięcie startu to była kwestia kilkunastu minut. Pot lał się z czoła mimo chłodnego wiatru, ale praca szła. Byleby latać, latać i jeszcze raz latać. Tempo! tempo! Każda chwila droga, bo niedzielę trzeba wykorzystać i to co do minuty. Nareszcie wszystko było gotowe i rozpoczęliśmy loty. Co kilkanaście minut windowały się szybowce do góry. Gdy około godz. 13.00 zauważyłem, że któregoś z uczniów trochę rzuca, po krótkim namyśle postanowiłem spróbować szczęścia. Siadłem już do Grunauki i przypomniało mi się, że to przecież dziś jest 13-tego i zanim zawołałem „tarcza do góry" pomyślałem: „jeśli ja coś złapię właśnie dziś 13-go kwietnia, to niech diabli wezmą wszystkie przesądy — nie wierzę w nie".

Windowałem się na lince na wysokość około 200m, tam mnie lekko kopnęło, dmuchnęło — zacząłem krążyć, — skończyłem na 900 m. Korzystając z tego, że w trakcie nabierania wysokości nie było w pobliżu mojej ciotki, która zawsze mi mówiła: „Rób wszystko tylko nie śpiewaj" — śpiewałem będąc pewny, że nikt mnie nie słyszy oprócz trzech jastrzębi krążących niedaleko szybowca.

W połowie pierwszej zwrotki świeżo zaczętej piosenki nadleciał z dołu „Kadet" i swym warkotem rozpędził jastrzębie oraz zagłuszył moje „słowicze" trele. Zrobił dookoła mnie dwa okrążenia, a jakiś gość siedzący w tylnym siedzeniu machaniem ręki dawał mi do zrozumienia, że mam lądować.

Mruknąłem pod nosem „Gadaj do lampy" — ale po chwili przypomniało mi się, że przecież to ja właściwie prowadziłem start i grupa na mnie czeka.

Wyjrzałem z kabiny — hen, daleko z dołu dawali mi także znak zapraszający do lądowania, trzymając się za ręce zrobili kółko niemałych rozmiarów bo chyba najmniej o promieniu 50 m.

Westchnąłem ciężko i po kilku minutach siadłem koło startu.

Zawołałem natychmiast „Gandiego". Siadaj — mówię mu — przyjacielu na „karawan" i uważaj! Jak się odczepisz, to polecisz od razu w prawo — tam masz PKO. Zegarka nie masz? zresztą jak będzie czas to damy ci znak do lądowania. Daleko nie odchodź, a gdybyś nic nie złapał, to się nisko nad ziemią nie pętaj — lecz ląduj.

Za chwilę ściągarka przyciągnęła linę i „Gandi" poleciał.

Obserwowałem go z zainteresowaniem — był to jego pierwszy lot na termice, a zarazem start na warunek do „C".

Odczepił się na wysokości około 200 m i skręcił w prawo, w kierunku naszego P.K.O. Może mu się uda, a jeśli złapie komin i nie wykorzysta? amatorów do latania jest dużo — już na niego dziś kolejka nie przyjdzie. Z daleka widać było, że coś go tam lekko zaczęło nosić.

Plątał się chwilę niezdecydowanie, aż w końcu zaczął ładnie krążyć i widać było wyraźnie jak nabierał wysokości.

Malał nam w oczach. Na starcie zapanowała ogólna radość. Po dwudziestu minutach zaczęliśmy go ściągać. Latał 27 minut.

Gdy wyszedł z „Grunauki", kierownik Oddziału ucałował go z „dubeltówki" „Nie mogłem zejść kurza melodia, klapy otwarte i 3 metry wznoszenia na sekundę" — opowiadał potem wszystkim i oprócz tego każdemu z osobna.

Tak padło pierwsze „C" w tym roku w Fordonie i to właśnie 13 kwietnia. Lecz nie było to pierwsze i ostatnie w tym miesiącu. Tego dnia zrobiliśmy jeszcze dwa warunki do „C" — a do końca miesiąca jeszcze pozostawał tydzień czasu. W kwietniu wylataliśmy już około 10 godzin na termice.

Nie sztuką jest zrobić „C" na żaglu zboczowym, szczególnie gdy są słoniowe warunki. „C" na termice jest stokroć cenniejsze niż zboczowe. Tu trzeba złapać ten kominek i umieć go wykorzystać, takiemu początkującemu pilotowi to nie przychodzi tak łatwo, a jednak chłopcy dali sobie radę i ten pierwszy zaczął właśnie 13 kwietnia.

* * *

Konia z rzędem temu kto znajdzie śmiałka twierdzącego, że 13 to nieszczęśliwa cyfra.

ROZWÓJ SZYBOWNICTWA
we Francji

ADAMSKI, instr. pilot

Pierwszy występ szybownictwa francuskiego datuje się od roku 1922. Francuskie Towarzystwo Lotnicze instaluje mianowicie w miejscowości Puy de Combregasse, 22 km od Clermond Ferrand pierwszy obóz szybowcowy, nazwany imieniem Ludwika Mouillard, wielkiego obserwatora lotu ptaków, prekursora lotu żaglowego. Dokonywano tam wyłącznie lotów ślizgowych ze szczytu góry — wysokości około 500 m. Pierwszymi pionierami byli znani dziś całej Francji piloci Bossoutrot i Sardier. Tego samego roku w miesiącu sierpniu francuski pilot Maneyrol ustanowił rekord światowy długotrwałości lotu, utrzymując się 3 godziny 22 minuty w powietrzu. Lot odbył się w Itford Hill w Anglii, na szybowcu zbuwodanym przez francuskiego konstruktora Ludwika Peyret. Aparat ten był jednopłatem (tandem jedno skrzydło za drugim), bez steru głębokości, z lotkami na całej długości skrzydła. Lotki te przy lądowaniu opuszczały się, stanowiąc klapy hamujące na wzór pozycji skrzydeł ptaków przy siadaniu. Lot Maneyrola odbył się w deszczu przy bardzo niskim pułapie bez żadnych przyrządów pokładowych. Maneyrol poprawił swój własny rekord 29 stycznia 1923 roku w Vauville lotem, trwającym 8 godzin 4 minuty. Wyniki te nie wpłynęły jednak decydująco na rozwój szybownictwa we Francji. Sport ten znalazł tam wielu wrogów, którzy uważali szybownictwo za stratę czasu i za kosztowną zabawkę. Nie pomogły wspaniałe wyniki pilota Józefa Thoret, który na samolocie Hanriot typu HD-14 ważącym około 1 200 kg, wykonał szereg lotów ze stojącym śmigłem, wykorzystując wyłącznie prądy wymuszone. 28 sierpnia 1923 roku Thoret pobił rekord wysokości lotu bezsilnikowego, uzyskując 875 m ponad start i utrzymując się cztery i pół godziny w powietrzu. Od roku 1923 do 1930 organizuje się we Francji szereg mityngów szybowcowych celem zwrócenia uwagi opinii publicznej na tę gałąź lotnictwa. W roku 1925 pilot Alfred Auger ustanawia w Vauville nowy francuski rekord wysokości, uzyskując na szybowcu Abrial-Vautour (12 metrów rozpiętości, obciążenie 9 kg/m²) 720 m ponad start. Szybowiec ten daleki od doskonałości wymagał 14 m/sek. wiatru. Należy tu wspomnieć jeszcze o konkursach szybowcowych, organizowanych od roku 1925 w Saint Cyr przez Francuskie Towarzystwo Lotnicze. Na konkursach tych wyciągano szybowiec za pomocą balonu, odczepiając go na żądanej wysokości.

Pierwsza oficjalna organizacja sportu szybowcowego powstała we Francji dopiero w kwietniu 1930 roku pod nazwą Francuskiego Towarzystwa Lotów Żaglowych. Prezesem jego był książę de Manthé, zięć genialnego konstruktora Clement Ader'a. W tymże samym roku zostaje powołane do życia Towarzystwo Lotnicze „Avia", zajmujące się budową seryjną szybowców i konstrukcją prototypów. Początkowo „Avia" ograniczała się wyłącznie do dostarczania planów szybowców osobom prywatnym, pragnącym budować szybowiec we własnym zakresie. „Avia" uruchomiła również Pierwsze Doświadczalne Warsztaty Szybowcowe, których kierownikami byli znani dziś powszechnie we Francji piloci Jarlaut, Cartier i Nessler.

Z warsztatów tych w roku 1935 wychodzi pierwszy wyczynowy szybowiec francuski „Avia 40 P". Rozwój towarzystwa „Avia" zostaje zahamowany w 1936 r. przez reorganizację lotnictwa francuskiego cywilnego i sportowego. Ministerstwo Lotnictwa powołuje do życia Federację Ludową Sportów Lotniczych. Organizacja ta nie dysponowała niestety dostatecznymi funduszami i rozwój szybownictwa francuskiego stanął na nowo na martwym punkcie. Młodzież francuska musi się zadowolić lataniem na szybowcach szkolnych typu „Avia XI" i „Avia XV A", (których to aparatów posiadała Francja w tym okresie około 150), oraz na szybowcach typu „Avia 40 P" (szybowiec wyczynowy). Pomimo braku odpowiedniej ilości sprzętu szybownictwo francuskie posiadało masę zwolenników

i sport ten był uprawiany z zapałem w nielicznych niestety szkołach szybowcowych, takich jak: Banne d'Ordanche, Montagne Noire, Pont-Saint-Vincent, Beynes Thiverval (pod Paryżem), Pujant (zarezerwowane dla wojskowych), oraz Djebel-Diss w Afryce północnej. Poba tym poszczególne Aerokluby zajmowały się szkoleniem pierwszego stopnia. Szybownictwo francuskie w tym okresie liczyło około 5 tysięcy członków. Do roku 1939 Francja posiadała 45 pilotów kat. D.

Wojna 1939/40 roku i zawieszenie broni przerywają na pewien czas całkowicie działalność lotnictwa francuskiego, a z nim razem szybownictwa . Pod pozorem jednak remontu sprzętu ukazuje się kilka nowych prototypów takich jak „Emouchet", (szybowiec półwyczynowy), Guerchais-Roche 105 (dwuster szkolny), GK-107 (treningowy) oraz GR-70 (doskonały szybowiec wyczynowy). Równocześnie fabryka Mauboussin i Castello wypuszcza C-30 (szybowiec półwyczynowy) oraz 301-S (nieco doskonalszy od poprzedniego). Następnie ukazują się „Avia 31 P" (szyb. treningowy) oraz specjalny szybowiec do lotu bez widoczności „Avia 25 S". Fabryka S.N.C.A.S.O. (Societê Nationale de Constructions Aeronautiques de Sud-Ouest) buduje szybowiec wyczynowy o konstrukcji całkowicie metalowej. Inż. Jarlaud kończy jeden z najlepszych szybowców dwuosobowych „C-800".

Latanie szybowcowe jest poważnie ograniczone przez okupanta. Początkowo wszelkie przeloty są zabronione, z czasem zezwala się na przeloty do 60 km. Jedynie szkoły Afryki północnej mogły przez pewien czas pracować normalnie. Pomimo tych obostrzeń 20 czerwca 1942 roku pilot Nessler ustanawia rekord światowy długotrwałości lotu, utrzymując się 38 godzin 21 minut w powietrzu. Rekord ten nie pozostał długo w rękach francuskich. Niemcy obrażeni wyczynem reprezentanta narodu podbitego, ściągnęli z frontu swych najlepszych pilotów szybowcowych i wkrótce potem rekord ten pobili.

Z chwilą uwolnienia Francji francuskie Ministerstwo Lotnictwa zreorganizowało sport szybowcowy, powołując do życia Departament Sportów Łotniczych, obejmujący całokształt szkolenia lotniczego młodzieży. Uruchamia się nowe szkoły szybowcowe w: Challes les Eaux, Saint-Auban sur Durance itd. Ponadto Aerokluby w liczbie około 400 zawiązują wszędzie sekcje szybowcowe. W parze z powstawaniem nowych szkół idą zamówienia na masową produkcję szybowców. Według planu Departamentu Sportów Lotniczych szybownictwo powinno otrzymać w 1946 r. 300 szybowców dwuosobowych „C-800", 400 szybowców treningowych „Castel 31P", „25 S i 301 S", 200 szybowców wyczynowych typu „Mesange" (kopia niemieckiego szyb. „Meise" czyli „Olympia"), 200 szybowców półwyczynowych typu „Emouchet", 400 szybowców typu „Grunau-Baby", oraz 500 samolotów „Stampe" do szkolenia motorowego i lotów ciągnionych. W tej chwili szybownictwo francuskie otrzymało już około 700 aparatów wszelkiego typu, oprócz sprzętu poniemieckiego. Poza szybowcami produkcji rodzimej i szybowcami niemieckimi, szybownictwo francuskie kupuje w Szwajcarii szybowce typu „Moswey III" i „Spalinger S-18" jedne z najlepszych szybowców wyczynowych. Francja posiada w tej chwili 137 pilotów kat. D, oraz 3 kat. „E" (odpowiednik naszego złotego D), około 200 instruktorów szybowcowych i 3000 członków.

A oto najważniejsze francuskie rekordy szybowcowe:

Długotrwałość: 38 godzin 21 minut — pil. Nessler.

Przelot: 436 km — pil. Gasnier.

Przelot z powrotem do miejsca startu: 202 km — pil. Nessler.

Przelot docelowy: 330 km — pil. Gasnier.

Wysokość: 3 604 km — pil. Nessler.

Rekordy kobiece:

Przelot docelowy: 253 km — pil. Marcelle Choisnet (rekord międzynarodowy).

Wysokość: 3 400 m — pil Marcelle Choisnet.

Długotrwałość: 16 godzin 44 minuty — pil. Suzanne Melk.

Powyższe wyczyny oraz dorobek konstruktorów francuskich stawiają dziś szybownictwo francuskie na przodującym miejscu w świecie. Nowe prototypy szybowców wyczynowych, z których najbardziej godnym uwagi jest „SA-140" inż. Jarlaud'a, ze zmiennym profilem skrzydła i waterballast'em w płatach, świadcza o rosnącym zainteresowaniu konstrukcją szybowców we Francji. Szybowiec ten o 19 m rozpiętości będzie kosztował 2 000 000 fr. Dekretem z dnia 22 października 1946 r. sporty lotnicze francuskie zostały dołączone do Ministerstwa Transportów i Robót Publicznych i wcielone do Sekretariatu Generalnego Lotnictwa Cywilnego. Olbrzymie zainteresowanie szybownictwem we Francji i osiągnięte w dziedzinie tego sportu wyniki dadzą nam bardzo silnego przeciwnika na przyszłej olimpiadzie szybowcowej.



KOBIECY REKORD SZYBOWCOWY



Marcelle Choisnet osiąga wysokość do kat. E

Wiatr NW 10 —12 m/sek. Począwszy od godziny 11-tej w południe niebo pokrywa się strato-cumulusami ułożonymi w podłużne pasma równoległe do kierunku wiatru. Komunikat meteo podaje Iso 0 na wysokości 1 800 m. Grubość chmur 1 000 m. (od 1 500 — 2500). Chmury te wydają się nieruchome. Nadchodzą od strony północnej i tworzą po stronie południowej daleko sięgającą, nieruchomą warstwę.

Charakterystyczne Acu lenticularis powstają daleko po stronie południowej na wysokości około 2 500 m ponad dolną warstwą chmur. Obecność tych chmur pozwala przypuszczać, że powstaje zjawisko ruchu falowego powietrza.

Startuję o godz. 14.45 na szybowcu typu „Weihe 266". Start za wyciągarką przy bardzo silnym rzucaniu. Skrzydła Weihe drgają, lecz jest to szybowiec solidny. Odczepiam się na wysokości 200 m i lecę w kierunku zbocza, do którego dochodzę na wysokości 150 m. Po ośmiu przejściach wzdłuż zbocza dochodzę do 1 200 m wysokości, z przeciętną szybkością wznoszenia 2 — 3 m/sek. Wznoszenie odbywa się w zupełnym spokoju bez najmniejszego rzucania. Ustawiam szybowiec pod wiatr i wznoszę się nadal. W ten sposób bez żadnego zakrętu doszłam do wysokości 3 400 m.

Mam wrażenie, że wznoszę się windą. Na wysokości 1 500 m spostrzegam nagle, że wiatr zniósł mnie w kierunku SE. Równocześnie chmura dotychczas nieruchoma zbliża się nagle do mnie i nim zdołałam zdać sobie sprawę z jej bliskości znalazłam się we mgle. Trochę niepokoju i w piewszej chwili usiłuję z niej się wydostać. Wariometr wskazuje 1,5 m wznoszenia na sek. Spokój zupełny — wobec czego uruchamiam przyrządy elektryczne ślepego pilotażu i kontynuuję lot bez widoczności. Lecąc z szybkością 80 km/godz. usiłuję wydostać się przed chmurę. To się nie udaje, lecz nagle po 15 min. ślepego lotu chmura się rozjaśnia i odnoszę wrażenie, że wkrótce ukaże się czyste niebo. Barograf wskazywał wprawdzie 15 min. lotu, lecz czas ten wydawał mi się znacznie dłuższy. Wynurzam się wreszcie na cudownie białą plażę chmur na wysokości 2 500 m. Nie wiem gdzie jestem. Pode mną 1 000 m chmur, przede mną również chmury. Chciałabym bardzo ujrzeć nareszcie ziemię, decyduję się na schodzenie i tracę wysokość z szybkością 140 km/godz. Lecę w kierunku północnym. Wchodzę z powrotem w chmury i na wysokości 2 100 m napotykam na bardzo silne rzucanie. Natrafiam wreszcie na okno w chmurach i widzę po mojej prawej stronie Digne. St. Auban jest daleko ode mnie i nie mogę go dojrzeć. Uspokojona jednak znalezieniem okna w chmurach wykorzystuję na nowo regularne wznoszenie i dochodzą do wys. 2800 m. Tu stop, wznoszenie się kończy. Biorę na nowo kierunek N i szukam fali, która zdaje mi się, że ucieka. Po długim szukaniu jestem nadal na wysokości 2 500 m. Wreszcie coś nowego, wznoszę się znowu z szybkością 1,5 m/sek. Wznoszenie jest regularne i dochodzę do wys. 3 200 m. Powinnam być niedaleko od wymaganej wysokości, lecz niedowierzam wysokościomierzowi, a tymczasem tracę na nowo wysokość i schodzę do 2 500 m. Lecę więc znowu w kierunku północnym i błądzę 10 min. bez rezultatu. Natrafiam wreszcie na strefę wznoszącą i z szybkością 1 m/sek. dochodzę do 3 000 m. Tu gubię falę. Starym sposobem obieram kierunek N i po małej chwili natrafiam na nowo na wznoszenie. 3 100, 3 200 i wreszcie 3 400 m. Jest mi bardzo zimno i mam wrażenie, że wyżej już się nie wzniosę. Decyduję się schodzić. Jestem zadowolona z mego pierwszego lotu na fali St. Auban i z tego, że dopięłam celu bez specjalnych trudności. Schodzę z szybkością 4 m/sek. w powietrzu zupełnie spokojnym. Chcąc prędzej tracić wysokość, lecz na mniejszej szybkości otwieram klapy na 2 700 m, lecz niestety nie działają. Ponawiam próbę na wysokości 1 800 i 1 400 m również bez rezultatu i dopiero na wysokości 700 m udaje mi się je otworzyć. Prawdopodobnie nastąpiło małe oblodzenie podczas przechodzenia chmur. Szczęście, że posiadam przyrządy elektryczne ślepego pilotażu. Ląduję o godz. 16-tej min. 41. Wiatr osłabł. Żaden z szybowców, które wystartowały po godz. 15-tej nie osiągnął 3 000 m. Przypuszczam, że pułap wznoszenia falowego dochodził tego dnia do około 3500 m.



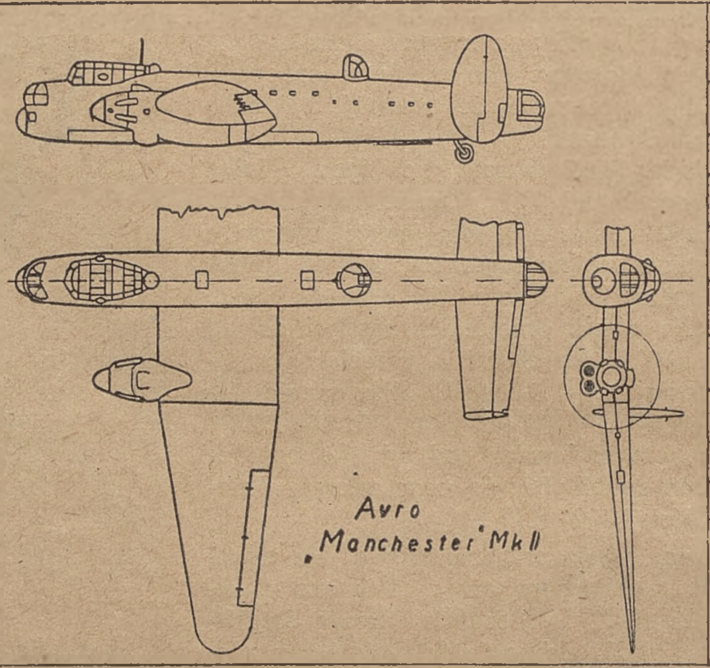
SAMOLOTY BRYTYJSKIE

V

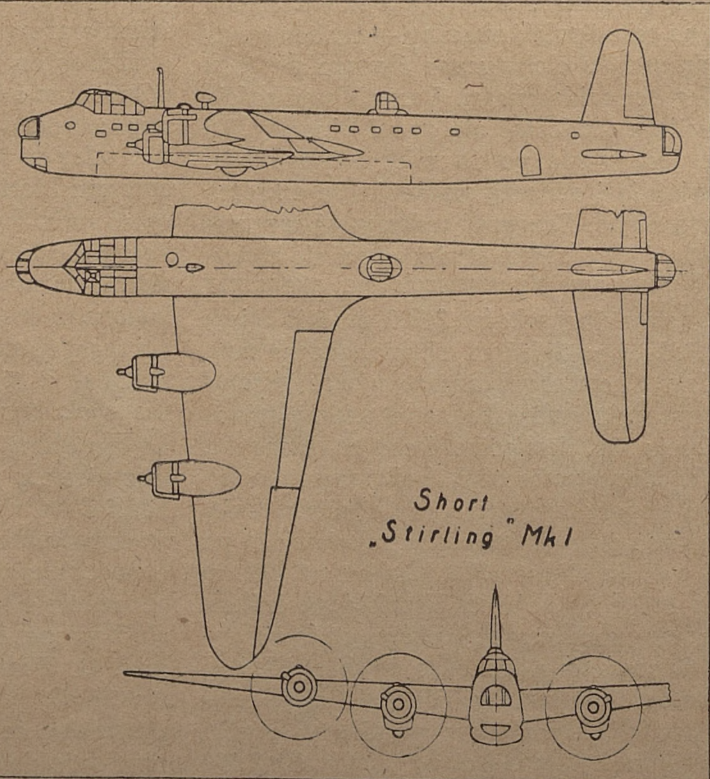
Blackburn „Botha". Projektowany jako samolot wielozadaniowy, bombardujący, torpedowy, jednak jak wiele samolotów tego typu był samolotem nie odznaczającym się specjalnymi zaletami. Ze względu na łatwość pilotażu był używany przez Coastal Command jako samolot treningowy dla wyćwiczenia zespołowej pracy załogi. Napęd: 2 silniki Bristol Perseus (moc startowa 900 KM).

Avro „Manchester". Samolot bombardujący, rozwinięcie Whitley'a. Mało używany. Konstrukcja: całkowicie metalowy, skrzydło trójdzielne, klapy do lądowania, kadłub skorupowy. Silniki Rolls-Royce Vultur (moc 1 700 KM na 4 000 m). Istnieją dwie wersje: starsza z trzecim statecznikiem pionowym i nowsza bez dodatkowego statecznika. Załoga 6 ludzi.

Short „Stirling". Jest to pierwszy czteromotorowy bombowiec brytyjski użyty w czasie wojny, kiedy okazało się, że bombowce typu Wellington są zbyt słabe, aby mogły dokonywać nalotów z Anglii na odległe cele na kontynencie. Potrzeba ciężkiego samolotu była nagląca i konstrukcja jego została przyspieszona w wytwórni sławnych brytyjskich łodzi latających typu „Empire". Przestawienie jednak tej wytwórni na budowę dużego samolotu lądowego było zbyt nagłe i podczas gdy prototyp był oblatywany w lecie 1939 roku Stirling dopiero w 1941 wszedł do regularnej akcji. Stirling był jednym z najlepszych, ciężkich bombowców. Zasługą jego jest zbombardowanie ważnych celów we Francji, Włoszech, a także zakładów czeskich Skoda w Pilźnie. Słabą stroną tego bombowca była mała szybkość, ograniczony pułap i duże, martwe sektory ognia. Typ Stirling Mk III posiadał silniki z lepszymi sprężarkami co poprawiło jego osiągi, lecz nigdy nie dorównał on pozostałym czteromotorowcom R.A.F. Produkcja samolotów Stirling została wstrzymana, gdyż firma Short była wyspecjalizowana w budowie łodzi latających i otrzymała dalsze zamówienia w tym kierunku. Pozostałe w użyciu samoloty były dalej używane do bombardowania, zaś starsze wersje zostały przystosowane do celów transportowych. Konstrukcja: 7-osobowy bombowiec całkowicie metalowy. Skrzydło dwudźwigarowe,



rozpiętość m	27.40
długość m	21.14
powierzchnia nośna m²	-
wydłużenie skrzydła	5.5
ciężar pustego kg	-
ciężar w locie kg	~20000
obciążenie płata kg/m²	-
obciążenie mocy kg/KM	-
szybkość na wysokości	450 / 5000
zasięg km	-
pułap m	-
uzbrojenie	2 km w wieży przedniej, 2 km w górze kadłuba, 4 km w wieży tylnej kal 7,7 mm



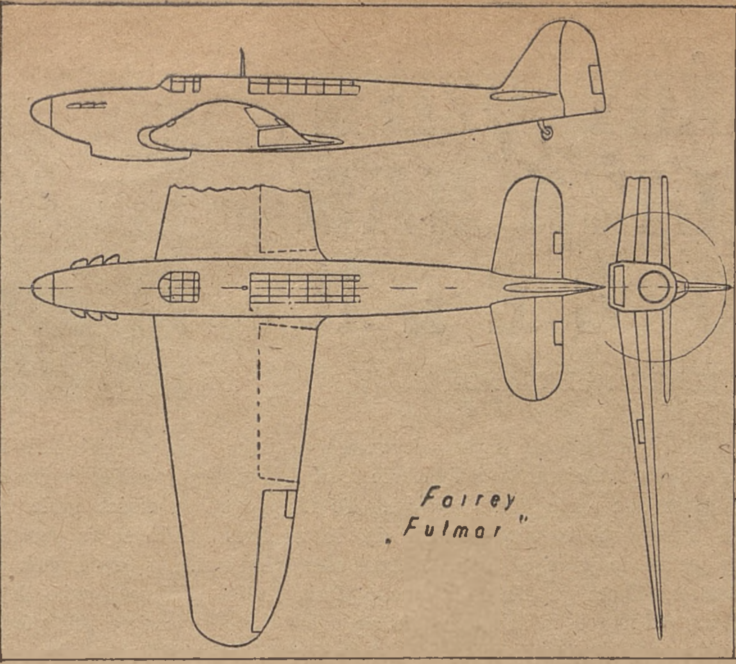
rozpiętość m	30.20
długość m	26.58
powierzchnia nośna m²	-
wydłużenie skrzydła	3.8
ciężar pustego kg	19 200
ciężar w locie kg	30400
obciążenie płata kg/m²	-
obciążenie mocy kg/KM	4.4
szybkość na wysokości	460 / 4700
zasięg km	3220
pułap m	5470
uzbrojenie	2 km w wieży w przodu, 2 km w wieży na górze kadłuba, 4 km w wieży tylnej kal. 7.7, 2240 kg bomb lub 4480 przy małym zasięgu

dźwigary kratowe. W skrzydłach okrągłe zbiorniki paliwa. Kadłub o przekroju prostokątnym, skorupowy. Podwozie wciągane do tyłu hydraulicznie, dwa kółka ogonowe obok siebie. Silniki Bristol Hercules (moc startowa 1 715). Śmigło De Havilland Hydromatic.

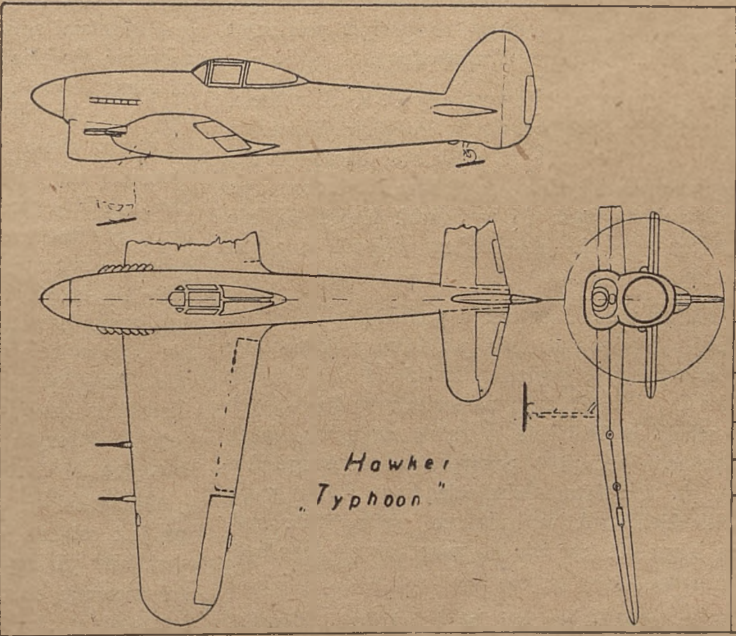
Fairey „Fulmar". Dwuosobowy samolot myśliwski do zadań z lotniskowców. Jest to dalsze rozwinięcie samolotu P4-34. W walce bierze udział tylko pilot, zadaniem obserwatora jest utrzymanie radiowej łączności z lotniskowcem macierzystym i informowanie pilota co do stanu paliwa i położenia. Fulmar był zadowalniającym samolotem aż do wprowadzenia do walki samolotów bojowych Ju 88. Wówczas okazały się potrzebne maszyny o większej szybkości i uzbrojeniu niż Fulmar. Samolot ten został przeznaczony do ochrony konwojów ze względu na dogodność bazowania na małych lotniskowcach eskortowych. Konstrukcja: całkowicie metalowy, kadłub skorupowy, skrzydła składane. Silnik Rolls-Royce X (moc startowa 1 145 KM).

1941 - 42. **Hawker „Typhoon".** Samolot szturmowy, przeznaczony początkowo do zabezpieczania konwojów u wybrzeży Anglii i zwalczania bombowców. Zbudowany jako samolot defensywny posiadał 12 karabinów maszynowych kal. 7,7 mm. Następnie, gdy został przeznaczony do celów ofensywnych wmontowano 4 działka 20 mm w skrzydła. Dzięki bardzo dużemu silnikowi Napier Sabre lub Halford (moc startowa 2 090 KM) zamontowanie 250 kg bomb wpływa tylko nieznacznie na zmniejszenie szybkości. Z tego powodu samolot ten został zastosowany jako szturmowiec i myśliwiec najpierw w współpracy z „latającymi fortecami" we Francji do niszczenia celów naziemnych, a po zrzuceniu bomb przechodził do walki z myśliwcami nieprzyjaciela. Typhoon nadawał się znakomicie do zwalczania obrony przeciwlotniczej. Konstrukcja: skonstruowany podobnie jak i Hurricane przez Sydney Camm'a całkowicie metalowy, skrzydło dwudźwigarowe, dźwigar kratowy. Kadłub skorupowy, kabina laminarna, siedzenie pilota opancerzone.

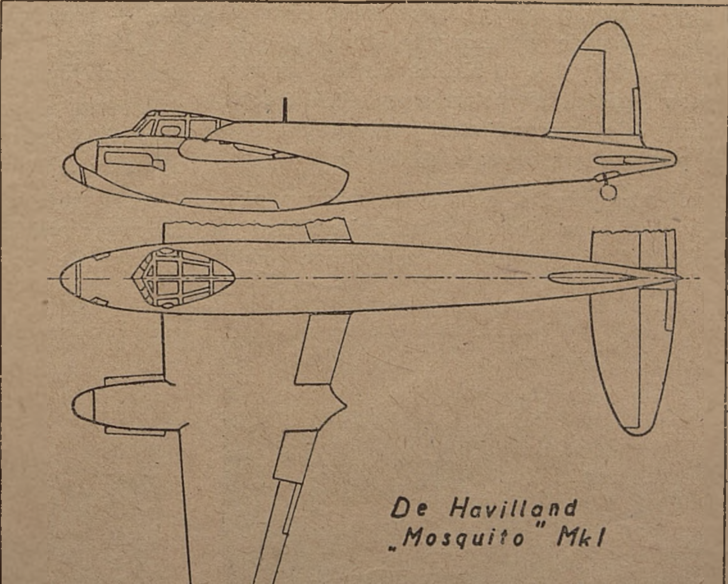
De Havllan DH98 „Mosquito". Samolot wielozadaniowy skonstruowany w ciężkich dla Anglii chwilach po upadku Francji, kiedy odczuwano potrzebę samolotu wielozadaniowego z materiałów krajowych. Pierwszą akcją samolotu Mosquito był nalot na Oslo we wrześniu 1942 roku. Od tego czasu odbył on najwięcej lotów ze wszystkich lekkich samolotów bombardujących. Jest to dwuosobowy samolot posiadający bardzo liczne wersje. Typ Mosquito Mk II jest typowym myśliwcem zaopatrzonym w 4 karabiny maszynowe kal. 7,7 mm i 4 działka 20 mm. Typ Mosquito Mk III jest samolotem szkolnym do szkolenia przyszłych załóg. Typ Mosquito Mk IV jest samolotem bombardującym bez uzbrojenia strzeleckiego, 225 kg bomb. Poza tym istnieją liczne wersje mieszane, jak 4 działka i 500 kg bomb, obserwacyjny z aparatem fotograficznym itp. W 1944 r. najwięcej używano tych samolotów do celów wywiadowczych i niszczycielskich, oraz do współpracy z ciężkimi samolotami bombowymi. Istnieje również cywilna wersja Mosquito dla celów komunikacyjnych. Konstrukcja drewniana, skrzydło niedzielone, dwudźwigarowe, pokryte sklejką. Kadłub monocoque owalny z dwu części symetrycznych, łączonych po wykonaniu, pokrycie sklejka i balsa. Silniki Rolls-Royce Merlin 23 (moc startowa 1 500 KM). (c. d. n.)



rozpiętosc m	13,0
długosc m	9,60
powierzchnia nośna m²	~34
wydłużenie skrzydła	2,7
ciężar pustego kg	3300
ciężar w locie kg	4520
obciążenie płata kg/m²	~52
obciążenie mocy kg/KM	2,5
szybkość na wysokości	410 / 3000
zasięg km	1320
pułap m	7000
uzbrojenie: 8 km 7,7 mm	



rozpiętosc m	12,65
długosc m	10,1
powierzchnia nośna m²	
wydłużenie skrzydła	4,2
ciężar pustego kg	
ciężar w locie kg	3950
obciążenie płata kg/m²	
obciążenie mocy kg/KM	2,02
szybkość na wysokości	660 / 6300
zasięg km	965
pułap m	9600
uzbrojenie: 4 działka 20 mm lub 12 km 7,7 mm 220 kg bomb	



rozpiętość m	16,5
długość m	12,3
powierzchnia nośna m²	40,5
wydłużenie skrzydła	4,1
ciężar pustego kg	-
ciężar w locie kg	8410
obciążenie płata kg/m²	208
obciążenie mocy kg/KM	2,8
szybkość na wysokości	625 / 7000
zasięg km	10300
pułap m	-
uzbrojenie: 4 działka 20 mm 4 km 7,7 mm 900 kg bomb	

KAŻDY DZIEŃ ZBLIŻA NAS DO CELU



LIPIEC ALEKSANDRA

Każdy zapewne, kto interesuje się szybownictwem w Polsce, słyszał coś o Szkole Szybowcowej w Polichnie. Ja jednak, (przyznaję ze wstydem) nic o niej nie słyszałam. To też, gdy pod koniec kursu teoretycznego, dowiedziałam się, że na kurs praktyczny mamy jechać do jakiegoś tam Polichna, skrzywiłam się z niezadowoleniem. Dlaczego nie do słynnego Żaru, Goleszowa czy Grunowa, o których to szkołach tyle się mówi i pisze. Myślałam, że w tym Polichnie mieszkać trzeba będzie w wiejskiej chałupie, spać na wiązce słomy, a latać wtedy, gdy wiatr wiać będzie tylko z jednej strony, na jednym połatanym szybowcu, a tymczasem... o cudowna niespodzianko!

W Chęcinach, dokąd nas przywiózł wygodny P. K. S. z Kielc, pytamy o drogę do Szkoły Szybowcowej w Polichnie. Wskazują nam ładną szosę i zapewniają, że to niedaleko. Szosa do Polichna, wijąc się malowniczo wśród pagórków, wysadzona po obu stronach drzewami, zaprasza do wędrówki. Naprawdę, nie jest daleko do Polichna, bo oto jesteśmy na miejscu. I co za miłe zdziwienie.

W oczy nasze uderza widok hangaru u podnóża góry, a nad nim rękaw lotniczy, powiewa dumnie jak flaga. Podchodząc bliżej widzimy cztery duże popielate baraki. I skąd to się wszystko wzięło? Czy istnieją cuda na świecie w dzisiejszych czasach? Nie! Szkoła w Polichnie powstała na nowo, dzięki zaradności, niesłychanej energii i poświęceniu tutejszego kierownika Ośrodka, ob. Zdzisława Uchańskiego i małej grupy „szybowników kieleckich". A w hangarze, piękne białe szybowce czekają na loty i nie jest ich tak mało, jak się tego spodziewałam.

Jest „Bebik" biały, smukły, rasowy jak książątko i „Czajka" stoi oparta na skrzydle, a dalej „SG-gi" gotowe do startu. I jeszcze jest „Ktoś" — szary, poważny „Kukuruźnik", jak władca całego hangaru z dumnie wzniesionym „łbem" do góry. Chciałoby się siadać i lecieć. Ale to nie tak szybko, jak nam się zdawało: najpierw „szubienica", potem szury, skoki i dopiero małe loty. Każdy dzień przynosi nam garść nowych wrażeń. Każdy dzień przybliża nas do celu: do latania.

O godzinie szóstej rano pobudka, gimnastyka, mycie w zimnej wodzie, potem zbiórka na placu. Po wciągnięciu flagi na maszt — modlitwa, śniadanie i na start. Niezapomniane godziny na starcie! Ileż życia, humoru i emocji! Każdy lot nieudany wywołuje beztroski uśmiech kolegów. Instruktor się denerwuje, złości, sypie uwagi, tłumaczy. Ale gdy lot dobry, słychać tylko słowa uznania. Nie czuje się zmęczenia, choć pracy wiele, a odpoczynek wtedy, gdy się siedzi na szybowcu. Nie trudzi naciąganie lin, ni bieganie z wózkiem, lub transportowanie maszyny pod górę. Bo każdy trud łagodzi myśl o lataniu i radość z tego powodu. Obiad o godz. 13-ej. Każdy śpieszy umyć się i zasiąść w jadalni, gdzie stoły ustawione w podkowę, dymią talerzami smacznej strawy. Na brak apetytu nie można było narzekać. Po obiedzie mamy godzinę odpoczynku i znów idziemy na start. Godziny na starcie były najmilszymi jakie przeżywałam, a może dlatego, że tak bardzo pragnęłam latać. Było to od dawna moim marzeniem, a dzisiaj staje się rzeczywistością. Ten, kto raz spróbował latania, wie, jak trudno się tego wyrzec. A loty przed kategorią — pełne oczekiwania. Czy może być coś milszego? Każdy z kolegów stara się, by ten lot był dobry — bez uwag. Ale, czy to tak łatwo? Lądujemy! Zbiegają się koledzy, by transportować maszynę do góry. Przez całą drogę prowadząc maszynę, w głowie pilota krąży nieustannie myśl o locie decydującym, o kategorii. Starym zwyczajem pilot przychodzi na górę, stając na baczność, prosi o uwagi. Instruktor uznając lot do kategorii mówi: „możliwie było, kolego". Maszyna znów ustawiona na starcie, instruktor podaje komendę do startu następnej maszyny.

Niezapomniane dni na szybowisku szybko mijają. Nasza grupa jest ostatnia w tym roku w Polichnie. Wszyscy zdobyli pod-kat. „B" pil. szyb. i z żalem opuszczają szybowisko. Za parę dni zapanuje cisza w Polichnie, na długie zimowe miesiące.. Przenosimy się na wyższe szybowisko do Pińczowa, by tam zrobić p-kat. „C". Nasz zapał do latania nie zmalał w Polichnie, — przeciwnie, wzrósł bardzo, mimo że początki są trudne i często zniechęcają. My latania nie wyrzekniemy się nigdy i za żadne skarby świata!

Polichno, to gniazdo młodych orląt. Wychodzą stąd młodociani piloci, zdrowi ciałem i duchem, z niestygnącym zapałem w sercach.

Wielu może wśród czytelników tęsknym wzrokiem śledzi lot stalowych ptaków i marzy o lataniu. Nie trzeba jednak tylko marzyć, ale urzeczywistniać te marzenia.





WAKEFIELD



Międzynarodowe zawody modeli z napędem gumowym

Do najstarszych zawodów modeli latających z napędem gumowym należą bezwątpienia zawody o puchar Wakefielda. Lord Viscount Wakefield of Hythen ufundował w roku 1928 puchar przechodni, międzynarodowy, dla najlepszego zawodnika z danego państwa, biorącego udział w zawodach. Puchar ten wykonany całkowicie ze srebra zmieniał wiele już razy właściciela przez 19 lat swojego żywota.

Zdobywca, a więc państwo danego zawodnika zobowiązane jest następne zawody urządzić na swoim terenie, co jest jednym z wymagań regulaminu.

Zawody Wakefielda dostępne są dla wszystkich państw, z tym, że ilość zawodników ograniczono do 6 ludzi. Każdy zawodnik może wystawić tylko 1 model.

Regulamin odbiega nieco od warunków FAI, mianowicie: model typu Wakefield musi odpowiadać następującym warunkom: całkowita powierzchnia skrzydeł (projekcja z góry) musi wynosić 12,9032 dcm^2 z dopuszczalną tolerancją + 0,6451 dcm^2, czyli płaszczyzna może być mniejszą lub większą o 5% od wymaganej.

Najmniejszy ciężar dopuszczalny wynosi 226,79 g.

Powierzchnia statecznika wysokości maks. 33% pow. skrzydła.

Przekrój kadłuba taki jak w regulaminie FAI dla modeli kadłubowych z napędem gumowym.

Z wyczynów modelu liczy się tylko czas lotu, który decyduje o zwycięstwie.

Od roku 1928 puchar Wakefielda zdobywali następujący modelarze i państwa:

1928	—	T. H.	Newell	(Anglia)
1929	—	R. N.	Bullock	„
1930	—	J. H.	Enhardt	(U. S. A.)
1931	—		„	„
1932	—	G.	Light	(U. S. A.)
1933	—	J. W.	Kenworthy	(Anglia)
1934	—	J. B.	Allmann	(Anglia)
1935	—	G.	Light	(U. S. A.)
1936	—	A. A.	Judge	(Anglia)
1937	—	E.	Fillon	(Francja)
1938	—		Jim Cahill	(U. S. A.)
1939	—		Dick Korda	(U. S. A.)

Ostatni zdobywca pucharu osiągnął czas lotu swojego modelu wynoszący 43 min. 29 sek.

Pisząc o zawodach Wakefielda należy wspomnieć o chlubnym udziale polskich modelarzy w tych zawodach, w roku 1938 we Francji.

Na zawody wyjechała ekipa złożona z następujących modelarzy: Błaszczyńskiego, Burego, Rżewskiego, Hambli i Paszkieta. Do ekipy dołączył się już we Francji, zawodnik Degler.

W dniu 31 lipca 1938 roku na lotnisku Guyancourt pod Paryżem Polska zdobyła w ogólnej klasyfikacji 9-te miejsce z czasem 203 sek.

Najlepszy ten średni czas uzyskał Degler, na drugim miejscu uplasował się Bury czasem 146, na trzecim Błaszczyński.

9-te miejsce nie było zbyt ostatnie, uwzględniając pierwszy zagraniczny występ i 5 państw, które pozostały jeszcze w tyle za Polską.

W bieżącym roku 22 czerwca odbędą się w Zurychu, w Szwajcarii I-sze po wojnie, a 13-te kolejne zawody Wakefielda. Jeszcze w tym roku na nie nie pojedziemy. Przypuszczać jednak należy, że w roku 1948 biało-czerwona flaga powiewać będzie dumnie na spotkaniach młodzieży ożywionej duchem pokoju i najpiękniejszego z pięknych sportu lotniczego.

A może w 1949 roku urządzimy u siebie Wakefielda?

Czas i praca włożona w rozwój naszego modelarstwa pokaże. **P. E.**

DOCELÓWKA MODELI SZYBOWCÓW

W listopadzie 1946 roku szwajcarski Aeroklub (Ae CS) zorganizował zawody modeli szybowców na lot docelowy. W zawodach brało udział tylko 10-ciu, ale za to wytrawnych modelarzy.

Zadanie lotu było następujące: start ze zbocza wysokiego 1 049 m (Fuchsenkreuz) i lądowanie w określonym miejscu odległym o 4 km. Stosunek wysokości startu do odległości wynosił 1 : 15. Przewidziano nagrodę za lądowanie o najmniejszym odchyleniu od linii prostej, łączącej miejsce startu i lądowania, oraz najbliższe celu.

Na dziesięciu zawodników dziewięciu posiadało szybowce normalnej konstrukcji, oraz jeden model bezogonowca. Wszystkie modele wyposażone były w sterowanie automatyczne, co ze względu na charakter zawodów było po prostu koniecznością.

W czasie samych zawodów nie wystarczyło jednak ustawić sterowanie na cel, należało uwzględniać również wiatr, który mimo iż był słaby (1m/sek.), ale boczny do linii lotu. Jak widać zadanie było poważnie traktowane i wymagało wiele rutyny od modelarzy i doskonałych modeli.

Zwycięzcą został Walter Egloff z Bodenii. Jego model o nazwie „Skalny Sokół" przeleciał odległość 3 190 m z odchyleniem od linii prostej (na mapie) o 31,9 m, to jest ze zboczeniem równym 1%.

Lot został nagrodzony dlatego, ponieważ miał najmniejszą wartość zboczenia od prostej, teoretycznej. Najdłuższą odległość lotu, bo 3 200 m uzyskał modelarz Hause Diany z Lucerny ze zboczeniem wynoszącym 193 m (to jest 7%).

Bezogonowiec Holenwegera przeleciał odległość 2160 m ze zboczeniem 400 m (tj. 18,5%), co mimo wszystko jak dla bezogonowca stanowi bardzo ładny wyczyn.

Tego rodzaju zawody, pierwsze w historii modelarstwa są niewątpliwie ciekawym doświadczeniem, a co najważniejsze wprowadzają modelarzy w warunki **prawdziwych** lotów docelowych, dużo ucząc i pobudzając do coraz to doskonalszych konstrukcji. Może i u nas zorganizuje się kiedyś podobne zawody?

P. E.

Źródło „Mlady Letec"



MEDYCYNA LOTNICZA

O JEDZENIU

dr FERR

Jest rzeczą wiadomą, że każdy lot męczy. Naturalnie, że to zmęczenie nie jest przeważnie zmęczeniem w sensie fizycznym, ale przeważnie zmęczeniem psychicznym, nerwowym, na co przede wszystkim wpływa zwiększone napięcie emocjonalne w czasie lotu. Jednakże loty bojowe trwające do kilku godzin mogą wywoływać i typowe zmęczenie fizyczne, łączące się ze zmęczeniem psychicznym i przez to posiadające większe natężenie.

Istnieje również nie zbadany dotychczas wpływ wibracji samolotu na występowanie zmęczenia mięśniowego, który równie dobrze możemy obserwować w czasie długotrwałej jazdy pociągiem lub kilkugodzinnej podróży samochodem, a zmęczenie jakie występuje po kilku godzinach siedzenia w trzęsącej się bryczce weszło nawet do przysłowia: „czujemy je w kościach" po ukończeniu jazdy.

Zatem jeżeli lot sam w sobie wywołuje objawy zmęczenia, to jasną jest rzeczą, że człowiek zmęczony nie może rozpoczynać lotu, a już w żadnym wypadku nie będzie z tego lotu zadowolonym i nie przyniesie mu on oczekiwanych korzyści.

Latanie wymaga dużego zasobu energii życiowej oraz tak zwanej „rezerwy psychicznej", pozwalającej pomimo występowania zmęczenia na kontynuowanie pracy i niezrażanie się jej trudnościami.

Każdy zatem kandydat na lotnika, a nawet nie tylko kandydat, a każdy wyszkolony lotnik powinien pamiętać o pierwszej ważnej zasadzie higieny lotniczej, że do lotu powinien zgłaszać się wypoczętym, po spokojnie spędzonej, dobrze przespanej nocy.



Istniał w czasie wojny dobry zwyczaj, że lotnicy przed lotami bojowymi, zwłaszcza kilkugodzinnymi spędzali dzień poprzedzający lot w t.zw. sanatorium lotniczym w najbardziej kulturalnych warunkach, bez alkoholu i bez „dziewczynek". Nadużycia płciowe podobnie jak alkohol powodują zmęczenie się odporności nerwowej i fizycznej.

Na lotnisko przed startem przybywa lotnik wypoczęty i wyspany w nastroju pogodnym i wesołym. W czasie wojny lotnicy byli z takiego sanatorium przywożeni na lotnisko specjalnymi samochodami, aby uniknąć również zmęczenia fizycznego przed startem.

Nie wolno latać na czczo, jak również nie wolno latać w stanie przejedzenia. Na godzinę przed lotem należy spożywać lekki posiłek, najlepiej złożony z pokarmów węglowodanowych.

Należy unikać przed lotem przyjmowania pokarmów, które mogą wywołać wzdęcia jelit, należy unikać picia przed lotem płynów gazowych (woda sodowa), ze względu na rozszerzanie się gazów w jamie brzusznej w miarę wznoszenia się.

Przy lotach dłuższych, lub lotach w maszynach odkrytych należy dbać o odpowiednie ubranie, zabezpieczające przed wpływem zimna, gdyż w miarę zwiększania się wysokości, obniża się temperatura otaczająca, przeciętnie na każde 100 m o 1 stopieńC, a poza tym w maszynach odkrytych dużą rolę odgrywa znacznie wzmożony przewiew, powodujący silny wzrost oddawania własnego ciepła.

Dbajmy również o ochronę naszego słuchu, wkładając do uszu w razie braku specjalnych wkładek usznych kawałki waty, tylko nie zapominajmy o ich usunięcie po locie, co niestety zdarza się często i powoduje później skargi na różne ukryte cierpienia uszne, ustępujące natychmiast po usunięciu przyczyny.

Nie siadajmy nigdy do samolotu z katarem lub nieżytem górnych dróg oddechowych, gdyż możemy w ten sposób nabawić się nieprzyjemnych schorzeń w postaci zapalenia zatok obocznych nosa lub zapaleń uszu środkowych.

Po każdym locie należy się organizmowi odpoczynek, nawet wtedy, gdybyśmy nie odczuwali żadnego zmęczenia.

Najlepiej po locie lub lotach w szkole wziąć ciepłą, prysznicową kąpiel i przez pół godziny później poleżeć.

Podczas intensywnych lotów należy robić dłuższe przerwy w czasie latania, a po każdych czterech tygodniach lotu należy się nam tydzień odpoczynku. W ciągu roku należy pomyśleć o uczciwym spędzeniu urlopu wypoczynkowego, najlepiej nad morzem w okresie letnim. Przed wojną nabierały popularności urlopy nad morzem Śródziemnym w Jugosławii i Grecji.

W zimie nie ma nic lepszego dla lotnika, jak miesiąc spędzony na nartach, o czym zresztą wspominałem podczas Świąt Bożego Narodzenia.

Specjalnej uwagi wymagają loty t.zw. wysokościowe.

Nie wolno nikomu latać bez aparatu tlenowego powyżej 3 500 m. Wprawdzie istnieją ludzie, którzy zupełnie dobrze znoszą wysokość i 5 000 m, a nawet i 6 000 metrów bez aparatu tlenowego, ale wysokość 3 500 m jest przeciętną, opartą na tysiącach doświadczeń w komorze niskich ciśnień i dlatego przy lotach ponad tę wysokość uczestnicy muszą posiadać inhalatory tlenowe.

OPERACJA GROM 11-bis

K. Goździewski, ppor.

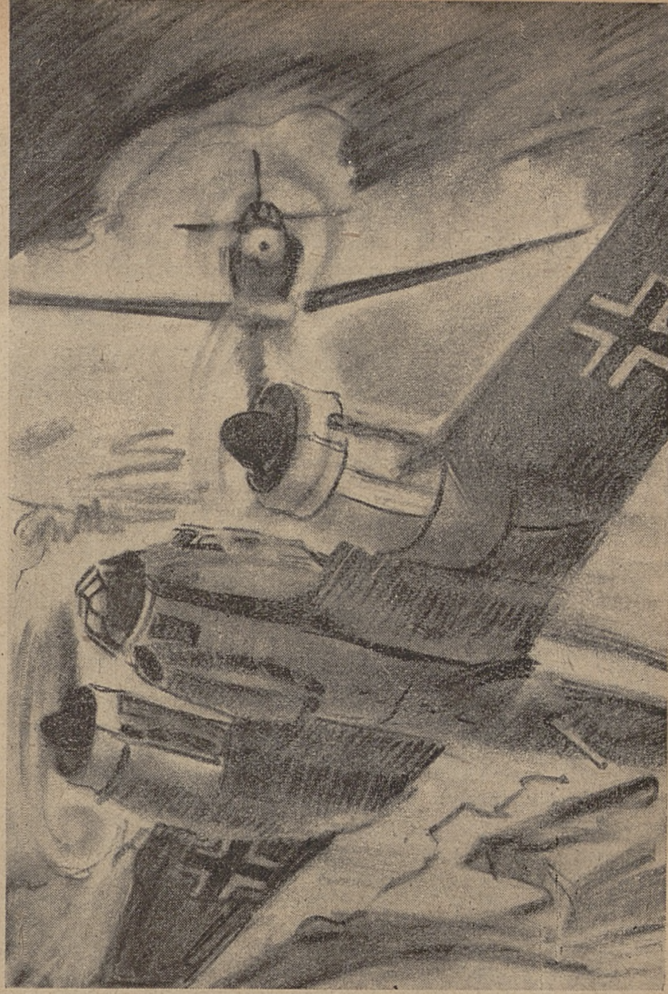
13)

Chłopcy lecą dalej. Wtem!... Badający horyzont Staszek krzyczy nagle donośnie:

— Z prawej strony samolot! Romek patrzy i skóra mu cierpnie ze strachu, na myśl co stanie się za chwilę. Przykryty promieniami słońca, gna prosto ku nim maleńki, podobny do błyskawicy Jak-9, z biało-czerwonymi znakami. Za chwilę padną strzały. A oni lecą na bombowcu z niemieckimi znakami. Grozę sytuacji powiększa fakt, że nikt z nich nie posiada spadochronu.

Nagle Zbyszek wpada na pomysł.

— Rakiety! — krzyczy głośno do szykującego się już na śmierć Staszka. Naturalnie są. W sekundę nabija rakietnicę pociskiem, usuwa maleńki wziernik z celuloidu nad swoją głową i wysunąwszy lufę rakietnicy na zewnątrz— strzela w powietrze. A potem drugi raz, trzeci. Polski myśliwiec, szykujący się do ataku, widzi nagle, że od „nieprzyjacielskiego" samolotu sypią się rakiety.



— Widocznie nie ma bestia amunicji! poddaje się bez walki! — pomyślał pilot. Trzeba go odprowadzić na nasze lotnisko. Krążąc bez przerwy nad bombow-

(dokończenie na ostatniej stronie)





OPERACJA GROM 11-bis

(dalszy ciąg ze str. 279)

cem i trzymając go na celu, zmusił Romka do lądowania na polskim lotnisku. I wtedy zdumieni polscy piloci nie mogli się nadziwić kiedy z kabiny niemieckiego bombowca wylazło trzech „jeńców" w niemieckich mundurach, mówiących po polsku, którzy rzucili się hurmem na naszych chłopców i zaczęli ich ściskać i całować.

Dopiero po chwili wyjaśniła się cała historia, a wrzaskom i wiwatom nie było końca.

Romek, Staszek i Zbyszek za swoje dzielne i bohaterskie czyny zostali awansowani do stopni oficerskich i odznaczeni krzyżami Virtuti Militari.

A szef sztabu, major Szumla wyjął z szuflady swego biurka brązową teczkę z napisem „Operacja Grom 11 bis". Czerwonym ołówkiem napisał u dołu „Wykonano"...

KONIEC

Z KRAJU



NOWY ZARZĄD AEROKLUBU KIELECKIEGO

W Kielcach odbyło się Walne Zgromadzenie Aeroklubu Kieleckiego, w którym udział wzięło blisko 100 osób — członków i sympatyków Aeroklubu. Zebraniu przewodniczył dyr. inż. Otmar Kwieciński.

Ustępujący Zarząd A. K. złożył obszerne, rzeczowe sprawozdanie z dotychczasowej działalności. Skarbnik Aeroklubu dyr. Kazimierz Krzyżanowski odczytał sprawozdanie finansowe. Po sprawozdaniu Komisji Rewizyjnej, oraz dłuższej dyskusji, uchwalony został preliminarz oraz plan pracy na rok bieżący.

Walne Zgromadzenie wybrało nowy Zarząd Aeroklubu Kieleckiego, uchwalając przed tym nadać tytuł prezesa honorowego Wojewodzie Kieleckiemu, mjr. Eugeniuszowi Wiślicz - Iwańczykowi, który oddał Aeroklubowi Kieleckiemu wielkie zasługi, okazując przy tym wszelką możliwą pomoc w realizacji zadań Aeroklubu Kieleckiego. Na czele nowego Zarządu stanął dyr. inż. Otmar Kwieciński.

Kierownictwa poszczególnych sekcji obsadzono jak następuje: motorowa — Aleksander Sowiński, szybowcowa — Zdzisław Uchański, spadochronowa — Mieczysław Grabarczyk, modelarska — Stanisław Brelski, propagandowa — Czesław Rutczyński. (s)

STUDENCI AKADEMII W.F. i P.W. NA SZYBOWISKU

W zrozumieniu znaczenia szybownictwa, jako czynnika wychowawczego młodzieży, Rektor Akademii Wychowania Fizycznego polecił, aby w roku bieżącym 20-tu wychowanków Akademii W.F. i P.W. odbyło przeszkolenie szybowcowe.

W związku z tym, w miesiącu sierpniu br. odbędzie się specjalny kurs, zorganizowany przez Wydział Wyszkolenia I. S. dla przyszłych nauczycieli gimnastyki szkół średnich.

Kurs będzie obejmował wyszkolenie teoretyczne i praktyczne, przy czym wiele uwagi poświęcono na przygotowanie odpowiedniego materiału, obrazującego walory sportu szybowcowego, jako metody wychowawczej.

Świat sportowo - lotniczy wita inicjatywę Rektora Akademii Wychowania Fizycznego z wielką radością i uznaniem.

Możemy się spodziewać, że szybownictwo tą drogą wprowadzone na teren szkół średnich przyczyni się do szerokiej popularyzacji i rozwoju tego sportu na terenie szkół.



ZDZISŁAW KULS

Zwycięzca eliminacyjnych zawodów modelarskich w Warszawie.

LOTNICTWO NA WYSTAWIE W GNIEŹNIE

W ramach uroczystości w Gnieźnie od 26.IV.1947 r. do 2.V. 1947 r. urządzono wystawę, na której dzięki staraniom tamtejszego Ośrodka Ćwiczebnego Szybownictwa, znalazło się miejsce dla propagandy lotnictwa. Świadczy to o dużej żywotności tamtejszego Ośrodka.

Stoisko przedstawione na załączonej fotografii wykonali ob. Soja Kazimierz i Czerniejowski Czesław, członkowie Gnieźnieńskiego Koła Lotniczego.

Ośrodek Ćwiczebny Szybownictwa w Gnieźnie, Rynek 20, posiada własne szybowisko zarejestrowane. W chwili obecnej buduje hangar, a od czerwca rozpoczyna trening dla pilotów szybowcowych za wyciągarką.

Sprzęt szybowcowy i wyciągarkę otrzymuje Ośrodek Gnieźnieński od Oddziału Lotnictwa Cywilnego w Poznaniu.

POWSTANIE KOŁA LIGI LOTNICZEJ PRZY „PRASIE WOJSKOWEJ".

Z inicjatywy pracowników Wydawnictwa „Prasa Wojskowa" w dniu 30 maja b. r. zorganizowano Koło Ligi Lotniczej im. Jerzego Różańskiego. Na zebraniu organizacyjnym wybrano Zarząd Koła, w którego skład weszli: ob. Stanisławski Janusz — prezes, ob. Windholzowa Irena — skarbnik, ob. Izdebski Henryk — sekretarz.

Mamy nadzieję, że nowopowstała placówka już w najbliższym czasie stanie się wzorem dla innych Kół Ligi, które niewątpliwie w najbliższym czasie powstaną w szeregu instytucji i urzędów.

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej **Red.:** Janusz Przymanowski, mjr. **Zast. red.:** A. Mańkowski, kpt. Sekr. odp. A. Windholz, kpt. Adres redakcji i administracji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4 (róg Królewskiej)

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie — 40 zł; kwartalnie — 115 zł; półrocznie — 220 zł; rocznie — 400 zł. **ULGOWA PRENUMERATA** dla jednostek W. P., organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie—100 zł; półrocznie—185 zł; rocznie—350 zł.
Wpłacać czekami na konto PKO: I-978 właść. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Zakł. Graf. „Książka", W-wa, Smolna 12. Z. 894 Opłata pocztowa uiszczona gotówką B-33904